ANEXO I

PROGRAMA DE ACÇÕES

2003 / 2005

ÍNDICE

I- EDUCAÇÃO / FORMAÇÃO

II – ACÇÕES DE INFORMAÇÃO/SENSIBILIZAÇÃO - CAMPANHAS

II A – Campanhas com acção dos media

II B – Campanhas sem acção dos media

III – ACÇÕES NA INFRA-ESTRUTURA

IV – ACÇÕES DE FISCALIZAÇÃO

I - EDUCAÇÃO / FORMAÇÃO

I.1. - Educação Rodoviária de crianças e jovens

I.1.1. - Objectivos

Privilegiar a abordagem de conteúdos relacionados com as temáticas "Velocidade", "Peões", "Cintos de segurança e Sistemas de retenção para crianças", "Ver e ser visto" e "Capacetes para ciclistas" nas práticas educativas a desenvolver junto das crianças e jovens das várias fases etárias.

I.1.2.- Descrição da acção

- Disponibilizar aos pais, professores, crianças e jovens informação e meios de acordo com os níveis de ensino, abrangendo as áreas temáticas constantes dos objectivos prioritários de material impresso, audiovisual e informático;

- Criar estruturas ligadas à família para apoio às abordagens a desenvolver no pré-escolar e 1º ciclo do ensino básico;

- Fomentar, sobretudo ao nível do 3º ciclo e secundário, a acção de jovens pares como dinamizadores das actividades a desenvolver junto dos colegas;

- Fomentar o envolvimento das Autarquias em iniciativas no âmbito da educação rodoviária infantil e juvenil. Dinamizar a criação e instalação de Escolas de Trânsito;

- Apoiar e acompanhar as iniciativas empreendidas.

I.1.3. – Temas

I.1.3.1. - Cintos e SRC

a) No Pré-Escolar, 1º e 2º Ciclos do Ensino Básico

- Explicar a importância e a obrigatoriedade da utilização dos sistemas de retenção, enunciando as consequências do seu não uso;
- Analisar e corrigir comportamentos incorrectos: viajar ao colo; 2 pessoas com o mesmo cinto;
- Apresentar os diferentes tipos de sistemas de retenção adequados às crianças dos 3 aos 12 anos, explicando o modo correcto de utilização;
- Realizar experiências que demonstrem a eficácia do cinto e dos SRC.
- Reforço do hábito de colocação do cinto

b) No 3º ciclo do ensino básico e no ensino secundário

- Compreender a importância do uso do cinto de segurança e a sua eficácia;
- Conhecer as forças geradas no veículo e nos passageiros no momento da colisão;
- Compreender os efeitos de uma utilização incorrecta do cinto no organismo;
- Conhecer a legislação referente a este tipo de equipamento;
- Compreender que o air-bag é um dispositivo de segurança complementar do cinto mas que não o substitui;
- Reconhecer a necessidade de proteger as crianças transportando-as respeitando as regras de segurança básicas
- Conhecer a responsabilidade civil do condutor no transporte de menores.

I.1.3.2. - Peões

a) No Pré-Escolar

- Iniciar o desenvolvimento das capacidades imprescindíveis a uma correcta inserção da criança no trânsito;
- Explicar o conceito de peão e de veículo, identificando os locais que lhes pertencem;
- Compreender que a criança peão não deve andar sozinha no trânsito;
- Identificar os comportamentos seguros a adoptar nos diferentes tipos de via pública;
- Iniciar a abordagem a algumas questões relacionadas com o atravessamento;
- Identificar os perigos das brincadeiras nos locais junto à faixa de rodagem.

b) No 1º, 2º e 3º Ciclos do Ensino Básico

- Desenvolver as capacidades imprescindíveis a uma correcta inserção da criança no trânsito;
- Conhecer/aprofundar o significado das principais regras de trânsito e sinais essenciais aos peões;
- Compreender e efectuar a tarefa do atravessamento;
- Assumir um comportamento cívico e social na circulação rodoviária;
- Reconhecer a influência da noite e das condições atmosféricas adversas na segurança da circulação dos peões;
- Reconhecer as vantagens da utilização de material retroreflector;
- Aprender a seleccionar e utilizar percursos que ofereçam menos perigo;
- Compreender a importância de manifestar aos outros utentes o comportamento que se pretende adoptar, certificando-se de que a mensagem foi compreendida.

c) No Ensino Secundário

- Assumir um comportamento cívico e social na circulação rodoviária;
- Assumir um comportamento defensivo enquanto peão, como forma de evitar situações de perigo;
- Reconhecer a variação da intensidade de trânsito, articulando-a com o atravessamento;
- Desenvolver a capacidade de transmitir aos outros as regras básicas relacionadas com os peões.

I.1.3.3. - Ciclistas

a) No 1º e 2º Ciclos do Ensino Básico

- Reconhecer os ciclistas como utentes vulneráveis;
- Compreender a utilização do capacete como um factor que contribui para a redução dos traumatismos cranianos;
- Reconhecer a influência da noite na segurança da circulação dos ciclistas;
- Reconhecer a necessidade de utilização de material retroreflector.

I.1.3.4. - Velocidade

a) No 1º e 2º Ciclos do Ensino Básico

- Relacionar o tipo e as características dos veículos com as velocidades e o tempo de paragem;
- Iniciação à compreensão da noção de velocidade e sua influência nas distâncias de reacção, travagem e paragem, com base em experiências;
- Reconhecer a necessidade de adaptar a velocidade à configuração da via (influência da força centrífuga nas curvas, inclinação da via, ...);
- Reconhecer a necessidade de adaptar a velocidade às condições atmosféricas (aderência e visibilidade).

b) No 3º Ciclo do Ensino Básico e no Ensino Secundário

- Compreender as noções de tempo e de distância de travagem, de paragem e da distância de segurança com base no estudo das leis do movimento;
- Compreender a influência da velocidade na recolha de informação efectuada pelo condutor (visão em túnel, perda de informação, reacção mais tardia ...);

I.1.3.5. - Ser Visto

a) No 1º e 2º Ciclos do Ensino Básico

- Prever os riscos da circulação dos peões e ciclistas durante a noite e de dia em condições de visibilidade reduzida;
- Reconhecer a importância da reflectorização;
- Compreender o fenómeno da reflectorização com base em experiências realizadas com cores escuras e claras.

b) No 3º Ciclo do Ensino Básico e no Ensino Secundário

- Compreender a importância da retroreflectorização dos peões e ciclistas com base no estudo do fenómeno da reflexão e refracção da luz;

I.1.4.- Planificação da acção a desenvolver em termos de materiais didácticos a produzir

Pequenas brochuras sobre os temas referidos para distribuição aos pais de crianças do pré-escolar e 1º ciclo;

Caderno de exercícios a disponibilizar às crianças do pré-escolar;

Brochura para os educadores de infância apresentando conteúdos e sugestões da actividades a desenvolver com as crianças;

Caderno de exercícios a disponibilizar às crianças do 2º ciclo;

Guias e suportes didácticos para utilização nas Escolas de Trânsito para o 2º ciclo.

Brochuras para os alunos e professores do 2º, 3º ciclos e secundário subordinadas aos 5 temas referidos;

Conjunto de unidades didácticas em suporte informático para o 2º ciclo;

Guias e suportes didácticos para utilização nas Escolas de Trânsito para o pré-escolar e o 1ºciclo.

Conjunto de materiais contendo a definição de conteúdos e sugestões de actividades para apoio à acção dos pais no âmbito da criação de estruturas ligadas à família;

Pequenos cadernos contendo exercícios, jogos e pequenas histórias para o pré-escolar e o 1º ciclo;

Jogos didácticos em suporte impresso e informático para o pré-escolar e 1º, 2º e 3º ciclos;

Conjunto de unidades didácticas, compostas por pequenos textos e suporte informático para o 1º e 3º ciclos.

I.1.5. Benefícios esperados

Desenvolver nas crianças e jovens atitudes, comportamentos e competências necessárias a uma inserção no trânsito rodoviário norteada por princípios de segurança, responsabilidade e civismo;

Melhorar o conhecimento de pais, educadores e professores sobre as capacidades e limitações da criança enquanto utente da estrada;

Envolver pais e professores na educação/formação rodoviária de crianças e jovens.

I.2. – Acções destinadas a profissionais de saúde

I.2.1. – Objectivos

Obter a colaboração dos profissionais de saúde na prevenção de acidentes de viação com crianças e jovens, através de intervenções nas maternidades, nos centros de saúde e nas escolas.

I.2.2. – Descrição da acção

- Concepção e produção de material destinado a ser utilizado pelos profissionais de saúde (prioritariamente pediatras e outros profissionais com contactos privilegiados com as crianças e seus pais), proporcionando informação relativa à sua actuação no que respeita ao transporte de crianças e à educação e formação da criança como peão.

- Sensibilização desses profissionais, no sentido de aconselharem os pais e as crianças, durante os actos médicos, relativamente aos temas citados.

I.2.3. – Planificação da acção a desenvolver

- Concepção e produção do material
- Sensibilização dos profissionais de saúde em experiências piloto
- Avaliação das experiências piloto, eventual aperfeiçoamento da acção e lançamento de programa nacional
- Avaliação dos resultados

I.2.4. – Benefícios esperados

- Contribuir de forma significativa para o correcto transporte das crianças, nomeadamente através da boa utilização dos SRC.

- Contribuir de forma significativa para a melhoria da segurança das crianças e dos seus pais como peões.

I.3. – Conteúdos de apoio à qualidade da formação e da avaliação de condutores

I.3.1. – Descrição da acção

a) O que fazer

Privilegiar na formação e na avaliação de candidatos a condutores dos diversos tipos de veículos, conteúdos relacionados com as seguintes temáticas, e sua relação com a sinistralidade:

- Velocidade
- Peões
- 2 rodas a motor
- Álcool, drogas e medicamentos
- Fadiga e sonolência
- Cintos e SRC
- Ver e ser visto
- Socorro às vítimas de acidente

b) Como fazer

- Disponibilizar às escolas de condução um cd-rom com os conteúdos dos temas.
- Introduzir nas provas de avaliação, questões sobre os conteúdos dos temas citados.
- Englobar na formação e avaliação dos directores de escola de condução, instrutores e examinadores os mesmos conteúdos.

I.3.2. – Planificação da acção a desenvolver a desenvolver

- Definição de conteúdos a transmitir relativos a cada tema
- Concepção de questões destinadas às provas de avaliação
- Concepção e produção do material
- Introdução efectiva das matérias na formação dos candidatos a condutor
- Introdução nas provas de avaliação

I.3.3. – Benefícios esperados

- Melhor conhecimento das características da sinistralidade
- Melhor conhecimento de como combater a sinistralidade
- Melhor conhecimento dos riscos inerentes a cada um dos temas tratados, considerados como os prioritários

I.4. – Formação de condutores

I.4.1. – Objectivos

- Reorganizar a formação de candidatos a condutores, segundo os princípios da condução defensiva [(1)] e privilegiando a interiorização dos conteúdos e dos comportamentos mais adequados a uma condução que vise a cooperação entre os utentes, tornando a circulação mais segura.

Nota 1 - Condução defensiva é uma condução praticada de forma a evitar os acidentes, apesar das acções incorrectas dos outros utentes e das condições adversas.

I.4.2. – Descrição da acção

- Organizar a aprendizagem da condução com um curso com conteúdos de aprendizagem que têm obrigatoriamente que ser seguidos;
- Introduzir na formação, a identificação e detecção de riscos na condução, e a forma como os evitar;
- Introduzir na formação prática, a técnica de condução comentada[(2)];
- Ministrar as formações teóricas e práticas de forma integrada, de acordo com a evolução da aprendizagem;

Nota 2 - Condução comentada é uma técnica de ensino da condução em que o formando verbaliza a observação que faz do cenário, as consequentes decisões que deve tomar e a descrição do que faz.

I.4.3. – Planificação da acção a desenvolver

- Preparação dos conteúdos e das técnicas de ensino a integrar na formação dos candidatos a condutores
- Actualização dos instrutores para a ministração dos cursos

de formação nos novos moldes
- Organização dos “Cursos de formação de condutores”
- Início da formação nos novos moldes

I.4.4. – Benefícios esperados

- Preparação inicial global dos novos condutores, de acordo com os príncipios da condução defensiva, que visa fundamentalmente evitar os acidentes
- Melhor consciência por parte dos novos condutores, da razão de ser das normas e consequente maior adesão ao seu cumprimento voluntário
- Maior noção dos riscos e capacidade da sua identificação antecipada, reagindo preventivamente da forma mais adequada
- Utilização de uma técnica (condução comentada) que funciona igualmente como sistema de auto-avaliação, permitindo auto-correcções ao longo da sua vida de condutor.

I.5. – Avaliação de candidatos a condutores

I.5.1. – Objectivo

Reorganizar a avaliação dos candidatos a condutores, de forma a que essa avaliação seja a sequência lógica da formação integrando os conteúdos e os métodos, analisando os comportamentos e as capacidades de forma a conseguir que os candidatos aprovados estejam aptos a integrarem-se, conduzindo, no fluxo normal de trânsito, a velocidade segura e adequada à via.

I.5.2. – Descrição da acção

Reorganizar a estrutura responsável pela realização dos exames com o objectivo de a tornar mais competente e mais credível:

a) ao nível das competências:
   - adoptar uma bateria de questões que tenha em vista a avaliação do candidato sobre a sua capacidade de analisar a situação que lhe é posta e de tomar a decisão mais adequada;
   - adoptar uma prova prática em parque que avalie o domínio do veículo, nomeadamente nos pequenos movimentos de precisão;
   - adoptar uma prova prática na via pública, que avalie a capacidade do candidato em conduzir integrado no fluxo normal de trânsito em cada tipo de via, a capacidade em detectar antecipadamente as situações de risco e o conhecimento da técnica de condução comentada.

b) ao nível da estrutura

- concentração dos centros de exames num ente de direito público ou privado de reconhecida idoneidade e competência técnica, que não levante dúvidas quanto à sua aptidão e imparcialidade, sempre sob a tutela de legalidade da DGV;

- reformular o circuito de requerimento de exame, passando este a ser feito directamente pelo candidato munido de um certificado de conclusão com aproveitamento do curso de formação emitido pela Escola de Condução;
- a prova prática deve ser realizada em viatura disponibilizada pelo próprio centro.

I.5.3. Planificação da acção a desenvolver

- Concentração dos centros de exames
- Alteração do sistema de acesso a exame e equipamento do centro de exame com veículos próprios
- Elaboração da bateria de questões e sua introdução no sistema multimédia
- Formação dos examinadores para execução dos novos modelos de exame prático, e homogeneização dos critérios de avaliação (instrumento de notação)
- Adopção dos modelos de exame prático
- Início de novas provas de avaliação

I.5.4. – Benefícios esperados

- Preparação inicial global dos novos condutores, de acordo com os princípios da condução defensiva, que visa fundamentalmente evitar os acidentes
- Melhor consciência por parte dos novos condutores, da razão de ser das normas e consequente maior adesão ao seu cumprimento voluntário
- Maior noção dos riscos e capacidade de os identificar antecipadamente, reagindo preventivamente da forma mais adequada
- Interiorização de uma técnica (condução comentada) que funciona igualmente como sistema de auto-avaliação, permitindo auto-correcções ao longo da sua vida de condutor[(2).]

Nota 2 – As acções I.4. e I.5. são indissociáveis e devem ser conduzidas pelas mesmas pessoas de forma a que o conjunto formação/avaliação seja consistente.

I.6. – Formação contínua de condutores

I.6.1. – Objectivo

Melhorar a eficácia dos condutores, a partir da obtenção da título de condução, seja ao nível dos comportamentos seja ao nível dos conhecimentos e das competências técnicas. As acções devem ser aplicadas de acordo com as necessidades de cada condutor aceder à condução de determinado tipo de veículos (ex. Ambulâncias) à prestação de determinado tipo de serviços (ex. Transporte de crianças) ou com a identificação de problemas de segurança surgidos com cada condutor (ex. Interveniente frequente em acidentes) ou de comportamento (ex. Prática de infracções graves, muito graves ou crimes).

I.6.2. – Descrição das acções

a) acções de condução defensiva

   - Promoção e credenciação de acções de formação em condução defensiva, destinadas a condutores de automóveis ligeiros, pesados e motociclos, que visem evitar os acidentes, tendo em conta as acções incorrectas dos outros utentes e as condições adversas do ambiente rodoviário.

b) acções de formação de condutores de veículos de emergência (VMER, ambulâncias, pesados de bombeiros)

   - Realização de acções de formação destinadas a todos os condutores de veículos de emergência, com vista a diminuir os riscos de acidente durante os trajectos em missão de urgência, adequar o andamento do veículo em função da avaliação da situação e transmitir uma noção de responsabilidade como agente activo de segurança rodoviária.

c) acções de formação de condutores de transporte de crianças

   - Realizar acções de formação a todos os condutores de veículos destinados ao transporte de crianças, com vista a proporcionar-lhes conhecimentos relativos às capacidades e limitações das crianças em termos de circulação rodoviária, conhecer os meios e medidas de prevenção dirigidas às crianças (sobretudo como passageiros e peões) e formando-os nas técnicas de condução defensiva.

d) acções de reeducação de condutores infractores

- Intensificação da realização das acções previstas ao abrigo do Artº 142 do C.E., destinadas a promover a interiorização de uma atitude de conformidade com a lei e de preocupação pela segurança rodoviária através de exame aprofundado das motivações subjacentes aos comportamentos de transgressão.

e) acções de reabilitação de intervenientes em acidentes

- Identificação de condutores frequentemente intervenientes em acidentes, e promoção e coordenação de acções de reabilitação que resultem da análise aos acidentes em que intervieram, e que integram uma análise psicológica e uma avaliação da condução praticada, com vista à determinação da solução individual e respectiva aplicação.

I.6.3. – Planificação das acções

a) Definição dos conteúdos e programas
   - Credenciação das acções
   - Promoção das Acções

b) VMER a desenvolver de imediato de acordo com o programa existente
   Ambulância – a desenvolver de imediato de acordo com o programa existente
   Pesados de bombeiros – definição de conteúdos e programa
   - desenvolvimento das acções

c) Definição dos conteúdos e programas
   - Desenvolvimento da acção

d) A desenvolver de imediato de acordo com o programa existente
e) Concepção dos programas de identificação e formação
   - Início de programa piloto
   - Avaliação e ajustamentos ao programa piloto
   - Lançamento de um programa nacional

I.6.4. – Benefícios esperados

Acompanhamento do desempenho dos condutores ao longo da vida, com intervenções preventivas e correctivas com o objectivo de reduzir o número de erros cometidos e de infracções praticadas, reduzindo assim a probabilidade de envolvimento em acidentes com e sem responsabilidade da sua parte.

II – ACÇÕES DE INFORMAÇÃO/SENSIBILIZAÇÃO - CAMPANHAS

II.A.1. – "Praticar velocidades mais seguras"

II. A.1.1 - Objectivos

a) Explicar a relação da velocidade com a distância necessária para parar.
b) Explicar a relação da velocidade com os danos corporais resultantes do embate, quer para o condutor e passageiros, quer para os peões e utentes de veículos de 2 rodas
c) Modificar a opinião pública e a atitude dos utentes face à velocidade excessiva e inadequada

II. A.1.2. - Planificação da Campanha

a) Elaboração da estratégia de comunicação
b) Lançamento da Campanha
c) Avaliação da estratégia
d) Ajustamentos eventuais na estratégia
e) Continuação da Campanha
f) Avaliação dos resultados

II. A.1.3. - Indicadores

a) Observações

- velocidade praticada por tipo de via e de veículo
- velocidades médias
- percentagens de excessos

b) Auscultação da opinião pública sobre:

- a campanha
- a prática de velocidades excessivas ou inadequadas
- as acções desenvolvidas no âmbito do PNPR
- sugestões para outras medidas a tomar

II. A.1.4. - Benefícios esperados

- Contribuir para a redução das velocidades médias praticadas (até final 2005 – reduzir em 1 a 2 Km/h fora das localidades e em 5 a 6 Km/h no interior e no atravessamento das localidades)
- Aumentar o número de opiniões negativos face à prática de velocidades excessivas e desenvolver atitudes reprovadoras sobre quem praticar tais velocidades
- Criar um consenso social para alteração da situação actual.

II. A.2. - "Maior segurança para os peões"

II. A.2.1. - Objectivos

a) Instituir um gesto de compreensão e colaboração entre os peões e os condutores destinado a permitir o atravessamento da faixa de rodagem. Implementar a sua execução sistemática em todas as situações de atravessamento
b) Induzir os peões à utilização das passadeiras e a utilizarem correctamente a sinalização semafórica, sempre que existam
c) Explicar aos condutores a relação da velocidade com as distâncias necessárias para parar e com as consequências em caso de atropelamento do peão
d) Explicar todos os casos em que os condutores têm de ceder a passagem aos peões quando estes atravessam as faixas de rodagem
e) Explicar aos condutores os comportamentos específicos das crianças e as dificuldades específicas dos idosos, como peões
f) Promover o uso de material retro-reflector, por parte dos peões, com especial prioridade para os locais não iluminados.

II. A.2.2. - Planificação da Campanha

a) Elaboração da estratégia de comunicação
b) Lançamento da Campanha
c) Avaliação da estratégia
d) Ajustamentos eventuais na estratégia
e) Continuação da Campanha
f) Avaliação dos resultados

II. A.2.3. - Indicadores

- Medições em 06/03 e de seis em seis meses dos seguintes indicadores:

  a) Estatísticas

     – Peões vitimas de acidentes, segundo a sua gravidade e característica do acidente, nomeadamente: local do acidente, hora do acidente, idade e sexo da vitima, tipo de veículo interveniente, uso do material rectro-reflector, situação de trânsito do peão.

b) Observações de:

- níveis de cedência / não cedência de passagem nas passadeiras
- níveis de utilização correcta das passadeiras
- velocidades de aproximação às passadeiras, por tipo de veículos
- níveis de utilização de material rectro-reflector
- índices de aumento de iluminação das passadeiras
- índices de aumento de iluminação fora das localidades de zonas frequentadas por peões.

c) Auscultação da opinião pública sobre:

- a campanha na generalidade
- o tratamento específico de cada tema focado na campanha
- sugestões para melhorar as acções que se estão a desenvolver (campanha e outras) para o aumento da segurança dos peões

II. A.2.4. - Benefícios esperados

Contribuir para que até final de 2005, os diversos indicadores apontados melhorem, e o número de peões mortos não ultrapasse os 240.

II. A.3. - "Se conduzir não beba"

II. A.3.1. - Objectivos

a) Explicar os efeitos do álcool na condução
b) Desenvolver atitudes reprovadoras da opinião pública face às pessoas que conduzirem sob a influência do álcool

II. A.3.2. - Planificação da campanha

a) Elaboração da estratégia de comunicação
b) Lançamento da campanha
c) Avaliação dos resultados

II. A.3.3. - Indicadores

a) Estatísticas

- Taxas de alcoolemia dos condutores e peões vítimas de acidentes de viação
- Taxas de alcoolemia dos condutores fiscalizados, segundo o tipo de fiscalização, localização e, hora do dia, tipo de utente, idade e sexo.

c) Observações

- níveis de alcoolemia dos condutores dos diversos tipos de veículos (a primeira em 10/03 e as seguintes cada seis meses)

d) Auscultação da opinião pública sobre:

- a campanha
- os condutores que conduzem sob o efeito do álcool
- sugestões de melhorar as acções empreendidas no âmbito do PNPR
- sugestões de outras medidas a tomar

II. A.3.4.- Benefícios esperados

- Contribuir para a redução de percentagem de condutores dos diversos tipos de veículos que conduzem sob o efeito do álcool, com dados a estabelecer após observação a realizar em 10/03.

II. A.4. - "Usar sempre o cinto de segurança e os sistemas de retenção de crianças"

II. A.4.1. - Objectivos

a) Explicar o que acontece ao corpo humano num acidente em que algum dos ocupantes não viaje protegido pelo cinto de segurança ou por um SRC
b) Explicar como funcionam os cintos de segurança e os SRC

II. A.4.2 – Planificação de Campanhas

a) Elaboração da estratégia da comunicação
b) Lançamento de campanha
c) Avaliação de resultados e da estratégia
d) Ajustamentos eventuais na estratégia
e) Continuação de campanha
f) Avaliação de resultados

II. A.4.3 – Indicadores

a) Observações

- Níveis de utilização dos cintos de segurança pelos condutores e passageiros no banco da frente e retaguarda segundo o tipo de veículo e de via
- Níveis de utilização correcta e de intenção do uso correcto dos sistemas de retenção de crianças por idade, segundo o tipo do veículo, da via, do tipo de deslocação, da relação com o condutor e de utilização do cinto de segurança por parte destes.

b) Auscultação da opinião pública sobre:

- A campanha
- A necessidade de utilização do cinto de segurança nos bancos da frente e de trás
- A necessidade de utilização de SRC, de acordo com a idade das crianças

II. A.4.4 – Benefícios esperados

Contribuir para o aumento do uso do cinto de segurança e dos SRC, com os seguintes objectivos intermédios, para o final de 2005:

- Cintos de segurança no banco da frente – superior a 90%
- Cintos de segurança no banco de trás – superior a 60%
- SRC (intenção de uso correcto) - superior a 70%
- SRC (uso correcto) – superior a 50%

Conseguir a adesão generalizada de opinião às vantagens de utilização dos cintos de segurança e dos SRC, por todos os utentes por todas as situações.

II. A.5. –“Ver e ser visto”

II. A.5.1. – Objectivos

a) explicar o porquê de nem sempre se ser visto na estrada mesmo quando se está a ver;
b) explicar como, por vezes, não se vê alguém que julga estar a ser visto;
c) explicar como este facto pode e deve ser combatido;

- utilização de material retroreflector
- utilização das luzes

II. A.5.2. – Planificação da campanha

a) elaboração da estratégia de comunicação
c) lançamento da campanha
d) avaliação do resultado
e) ajustamento eventual da estratégia
f) continuação da campanha
g) avaliação dos resultados

II. A.5.3. – Indicadores

a) estatísticas

- acidentes nocturnos (particularmente com peões e velocípedes)
- percentagem de motociclos e ciclomotores acidentados sem luzes de cruzamento ligadas, por tipo de via
- percentagem de veículos automóveis acidentados sem luzes de cruzamento ligadas, quando obrigatórias

b) observações

- nível de utilização de material retroreflector dos peões e ciclistas
- nível de utilização de luzes de cruzamento pelos condutores de motociclos e ciclomotores por tipo de via
- nível de utilização de luzes de cruzamento pelos condutores de veículos automóveis nas vias de uso obrigatório, sinalizadas como tal, e nas outras, por tipo de via

c) auscultação da opinião pública sobre:

- a campanha
- a necessidade de utilização de material retroreflector
  - pelos peões
  - pelos condutores obrigados a sair do veículo em plena estrada
  - pelos ciclistas
- as vantagens de utilização das luzes de cruzamento ligadas pelos:
  - motociclos
  - ciclomotores
  - veículos automóveis

II. A.5.4 – Benefícios esperados

- Contribuir para a redução da sinistralidade dos peões e dos ciclistas, nomeadamente de noite;
- Contribuir para a redução da sinistralidade dos utentes de motociclos, ciclomotores e veículos automóveis que circulem com as luzes de cruzamento durante o dia;
- Conseguir níveis de 20% de utilização de material retroreflector, pelos peões, à noite, fora das localidades e em zonas não iluminadas dentro das localidades;
- Conseguir níveis de utilização do colete de alta visibilidade, em casos de obrigatoriedade, de pelo menos 70%;
- Conseguir níveis de 95% de utilização, de luzes de cruzamento durante o dia, por parte dos condutores de motociclos, ciclomotores, de veículos automóveis nas vias de utilização obrigatórias, e em condições de visibilidade reduzida;
- Conseguir níveis de utilização de 30% de luzes de cruzamento durante o dia, por parte dos condutores de veículos automóveis, durante o dia, e nos locais onde não for obrigatório.

II.B.1 – "Segurança em 2 rodas"

II.B.1.1 – Objectivos

- Promover a cooperação entre os condutores de motociclos/ciclomotores e os condutores de veículos automóveis
- Promover a utilização de capacetes de segurança para condutores de motociclos/ciclomotores e também velocípedes
- Promover a prática de condução defensiva e de aperfeiçoamento de condução para os condutores de motociclos/ciclomotores (2 rodas é preciso duas vezes mais competência)
- Promover a prática de velocidades mais seguras para os condutores de motociclos.

II.B.1.2 – Planificação da campanha

a) elaboração da estratégia de comunicação
b) lançamento da campanha
c) avaliação da estratégia e dos resultados
d) ajustamento eventual da estratégia
e) continuação da campanha
f) avaliação dos resultados

II.B.1.3 – Indicadores

a) sinistralidade

- utentes de motociclos, ciclomotores e velocípedes mortos e feridos graves, segundo o tipo de acidente, tipo de via, a idade e o sexo do condutor

b) Indicadores

- Velocidades praticadas por tipo de via para os motociclos e para os ciclomotores
- Níveis de utilização dos capacetes de protecção para os condutores e passageiros de motociclos e ciclomotores e condutores de velocípedes
- Níveis de utilização de material retroreflector nos velocípedes
- Níveis de utilização de luzes de cruzamento, de dia
- Níveis de desobediência à sinalização semafórica e ao sinal STOP
- Utilização de sinais de mudança de direcção

c) Avaliação da opinião pública

- A campanha
- A colaboração dos condutores de veículos automóveis
- O comportamento dos condutores de
    - motociclos
    - ciclomotores
    - velocípedes

- A acção desenvolvida no âmbito do PNPR para o aumento da segurança dos utentes de 2 rodas
- Sugestões para outras medidas de futuro

II.B.1.4 – Benefícios esperados

- Contribuir para a redução da sinistralidade dos utentes dos “2 rodas”
- Melhorar as “relações” entre os condutores de veículos automóveis e os de 2 rodas
- Aumentar a utilização das luzes de cruzamento por parte dos condutores de motociclos e ciclomotores
- Aumentar a utilização correcta dos capacetes de segurança homologados
- Obter níveis de equipamento retro-reflector nos velocípedes

II.B.2 – "Fadiga e sonolência – Os inimigos silenciosos ao volante"

II.B.2.1 – Objectivos

- Explicar os efeitos da fadiga e da sonolência e as suas consequências na condução
- Explicar as causas da fadiga, a importância da quantidade e qualidade do sono e a detecção dos primeiros sinais de fadiga e sonolência
- Apresentar as soluções simples e eficazes e denunciar certas ideias falsas de solução frequentemente apresentadas
- Explicar os efeitos da associação da fadiga/álcool
- Explicar as patologias do sono e a forma de as solucionar
- Explicar aos condutores profissionais e aos empresários o impacto da sobrecarga do tempo de condução na segurança e na rentabilidade da carreira e da empresa.

II.B.2.2 – Planeamento da campanha

- elaboração da estratégia de comunicação
- lançamento da campanha
- avaliação dos resultados
- ajustamento eventual da estratégia
- continuação da campanha
- avaliação dos resultados

II.B.2.3 – Indicadores

a) observação

- horas de condução e de descanso dos condutores profissionais através do tacógrafo e das entrevistas
- horas de condução continua em grandes trajectos, através de entrevistas
- condução após longos períodos sem dormir, através de entrevistas feitas de madrugada

b) auscultação da opinião pública

- a campanha
- a opinião na condução dos condutores face à fadiga e à sonolência

II.B.2.4 – Benefícios esperados

- reduzir o número de situações propiciadoras de acidente devido ao tempo de condução seguida;
- reduzir o tempo de condução média consecutiva, dos condutores profissionais, e aumentar-lhes o tempo e a frequência do repouso nos intervalos dos períodos de condução

II.B.3 – "Telemóveis"

II.B.3.1. – Objectivos

- Explicar a necessidade da atenção concentrada na condução
- Explicar os efeitos do desvio da concentração da atenção na condução para uma conversa telefónica
- Explicar os efeitos negativos acrescidos da manipulação do telemóvel durante a condução

II.B.3.2. – Planeamento da campanha

- Elaboração da estratégia de comunicação
- Lançamento da campanha
- Avaliação dos resultados
- Ajustamento eventual da estratégia
- Continuação da campanha
- Avaliação dos resultados

II.B.3.3. – Indicadores

A) observação

- nível de utilização do telemóvel na mão durante a condução

B) auscultação da opinião pública

- a campanha
- a opinião sobre a utilização do telemóvel na mão enquanto se conduz
- opinião sobre a utilização do telemóvel

II.B.3.4. – Benefícios esperados

- Reduzir o número de conversas telefónicas enquanto se conduz
- Reduzir para metade o número de conversas telefónicas com o telemóvel na mão enquanto se conduz
- Reduzir a influência da utilização do telemóvel na sinistralidade rodoviária

II.B.4. – "Menos acidentes com pesados"

II.B.4.1. – Objectivos

- Explicar às empresas e aos condutores de veículos pesados os efeitos na condução de:
    - Fadiga e sonolência
    - Excesso de carga
    - Excesso de velocidade
- Explicar as vantagens da prática de uma condução defensiva e a consequente necessidade da formação
- Explicar às empresas as vantagens de uma selecção física e psicológica rigorosa e exigente, como condição para o bom desempenho da tarefa de conduzir profissionalmente um veículo pesado
- Explicar aos condutores as vantagens de uma alimentação racional sem bebidas alcoólicas
- Explicar as vantagens da utilização dos dispositivos de iluminação e retroreflectorização que permitem uma fácil referenciação do veículo

II.B.4.2. – Planeamento da campanha

- Elaboração da estratégia de comunicação
- Lançamento da campanha
- Avaliação dos resultados
- Ajustamento eventual da estratégia
- Continuação da campanha
- Avaliação dos resultados

II.B.4.3. – Indicadores

A) Estatística

- sinsitralidade com veículos pesados de passageiros
- sinistralidade com veículos pesados de mercadorias

B) Observação

- Violações aos tempo de condução e repouso
- Excesso de carga transportada
- Níveis de condução sob influência do álcool
- Velocidade praticadas
- Distâncias em relação aos veículos da frente
- Dispositivos retroreflectores em boas condições

C) Auscultação da opinião da população alvo

- A campanha
- Opinião sobre o efeito da fadiga e da sonolência na condução
- Opinião sobre o excesso de carga transportada e as velocidades praticadas

II.B.4.4. – Benefícios esperados

- Reduzir o número das infracções aos tempos máximos de condução e mínimo de repouso
- Reduzir a percentagem de excessos de carga
- Reduzir a velocidade média praticada, bem como a percentagem de excessos de velocidade
- Reduzir o consumo de álcool
- Melhorar a qualidade dos dispositivos retrorefelectores utilizados

III – ACÇÕES NA INFRA-ESTRUTURA

III.1. Auditoria de Segurança Rodoviária

III.1.1 - Descrição

Para a melhoria dos níveis de segurança rodoviária, considera-se indispensável que a consideração do impacte das características da infra-estrutura na segurança seja feita ainda em projecto, de preferência na fase de estudo de viabilidade. Neste contexto, uma medida importante é a aplicação da Auditoria de Segurança Rodoviária (ASR) ao projecto de todas as obras com impacte relevante sobre o sistema de tráfego, devendo desde já legislar-se nesse sentido. Entende-se por ASR o conjunto de procedimentos, executados por entidade independente do dono de obra e do projectista, destinados a incorporar, de modo explícito e formal, os conhecimentos e informações relativos à segurança rodoviária no planeamento e projecto de estradas, com as finalidades de mitigar o risco de acidente e de reduzir as respectivas consequências.

III.1.2 – Planificação da acção a desenvolver

a) Aplicação experimental do Manual técnico existente, destinado a projectos de estradas interurbanas incluindo travessias de localidades.
b) Elaboração de uma ficha adicional destinada especificamente às áreas urbanas consolidadas.
c) Definição dos requisitos para acesso ao Curso de Auditores.
d) Formação e avaliação de candidatos a auditores.
e) Regulamentação da aplicação do Manual.
f) Início da realização regular das Auditorias.

III.1.3 – Benefícios esperados

Detectar e evitar elementos susceptíveis de contribuir para a ocorrência de acidentes, antes que os investimentos sejam abertos ao tráfego e que os acidentes ocorram.

III.2. – Inspecção de conservação corrente à estrada

III.2.1 – Descrição

Esta acção destina-se a garantir a permanente qualidade da segurança oferecida pela estrada, ao longo da sua vida útil, assegurando a imediata reparação de qualquer equipamento de segurança ou sinalização que se degrade, bem como a das restantes características primordiais para a segurança como o pavimento, as zonas adjacentes à faixa de rodagem e as distâncias de visibilidade.

Estas inspecções devem ser tornadas obrigatórias para todas as entidades responsáveis pelas infra-estruturas e regulamentadas de maneira a exigir de forma clara o cumprimento do estabelecido.

III.2.2 – Planificação da acção a desenvolver

a) Definição de indicadores de qualidade e de níveis de intervenção a utilizar nas inspecções correntes.
b) Elaboração do manual de procedimentos.
c) Formação dos técnicos.
d) Regulamentação dos aspectos organizacionais.
e) Teste em distritos piloto.
f) Obrigatoriedade legal de aplicação.
g) Início da sua aplicação prática.

III.2.3 - Benefícios esperados

- Garantia de permanente manutenção dos padrões mínimos aceitáveis das condições de segurança proporcionadas pela estrada.
- Eliminação dos acidentes devidos à degradação das características das vias.
- Eliminação do agravamento das consequências dos acidentes devidos à degradação das características dos equipamentos de segurança passivas das vias.

III.3 – Hierarquização viária das redes, numeração das estradas e instalação dos respectivos elementos de demarcação

III.3.1 - Descrição

Esta acção compreende as seguintes tarefas:

a. Definição de uma estratégia para hierarquização viária das redes, de âmbito nacional de forma integrada e homogénea. Estabelecimento de um sistema de classificação viária ao nível nacional, criando-se uma hierarquia de fácil interpretação pelos utentes e pelas autoridades, e auto-explicativa da função e importância de cada elemento dessas redes.
b. Definição do sistema de numeração: para identificação das estradas das várias redes rodoviárias de Portugal.
   Pretende-se que sejam resolvidas de forma prática situações de sobreposição ou descontinuidade entre elementos de redes diversas, numa perspectiva de fácil compreensão, quer pelos utentes quer pelas autoridades.
c. Instalação dos equipamentos de demarcação e de sinalização complementar nas vias pelas entidades responsáveis pelas mesmas.

III.3.2 – Planificação da acção a desenvolver

A planificação da acção decorrerá de forma gradual com o desenvolvimento sequencial das tarefas acima descritas.

III.3.3. - Benefícios esperados

- Homogeneização de conceitos num contexto nacional, criando melhores condições de identificação e percepção de itinerários pelos utentes e autoridades.
- Um sistema prático de referenciação de toda a rede, com possibilidades de leitura directa numa distância de fácil acesso a pé. Permite também a identificação dos locais de acidentes e/ou incidentes, contribuindo para o melhor desempenho do sistema estatístico da segurança rodoviária.

III.4. – Aplicação de limites locais de velocidade adaptados ao ambiente rodoviário

III.4.1. – Descrição

Pretende-se com esta acção criar condições para a adaptação dos limites de velocidades às características do ambiente rodoviário e para a uniformização dos critérios usados na afixação dos mesmos, por forma a aumentar a respectiva credibilidade e a criar nos condutores expectativas adequadas relativamente aos limites afixados.

Consideram-se três áreas de intervenção com diferentes características:

- Estradas interurbanas.
- Atravessamento de localidades.
- Áreas urbanas consolidadas, em função da hierarquização viária estabelecida.

III.4.2 . – Planificação da acção a desenvolver

a) Definição de critérios para estabelecimento de limites de velocidade locais em plena via, cruzamentos e curvas.
b) Elaboração de manual.
c) Formação na aplicação do manual.
d) Levantamento de situações em vias piloto.
e) Análise e propostas de limites de velocidade.
f) Revisão e melhoria do manual.
g) Levantamento das restantes situações.
h) Execução das intervenções decorrentes da aplicação do manual

III.4.3. - Benefícios esperados

- Uniformidade de critérios na fixação de limites locais de velocidades adequados às situações que se verificam em cada tipo de via.
- Aumento de credibilidade nos limites fixados com consequente melhoria quanto ao seu cumprimento.
- Melhoria significativa da segurança, contribuindo de forma importante para a adopção de velocidades adequadas nos trechos assim assinalados.

III.5. - Utilização de meios telemáticos na gestão das velocidades

III.5.1. – Descrição

Esta acção visa a criação de condições para a concretização prática de uma das medidas de actuação sobre o "ambiente rodoviário" propostas, referente à gestão das velocidades com base em meios telemáticos, aproveitando as potencialidades das novas tecnologias, nomeadamente a possibilidade da variação local de limites máximos de velocidade em função das condições da estrada e meteorológicas, detectadas em tempo real em vias com elevados volumes de tráfego.

Com esta Acção pretende-se quer um melhor aproveitamento de equipamentos e sistemas já instalados ou previstos, nomeadamente nas grandes vias circulares e radiais nos acessos às Áreas Metropolitanas de Lisboa (CIRPOR) e Porto, quer a sua expansão, com características adequadas ao fim em vista, a outros importantes eixos de tráfego da Rede Rodoviária Nacional.

III.5.2 – Planificação da acção a desenvolver

a) Levantamento exaustivo da situação actual em Portugal nesta matéria, e contacto com a experiência estrangeira.
b) Concepção geral do modo de operação do sistema.
c) Tipificação das mensagens referentes à gestão das velocidades, incluindo a definição das situações e condições em que devem ser apresentadas.
d) Desenvolvimento de normativo referente aos dispositivos de mensagem e sinalização variável, mensagens e pictogramas.
e) Introdução de novos painéis de mensagem variável, com possibilidade de associação de pictogramas às mensagens de texto.
f) Associação aos painéis de mensagem variável existentes, pelas entidades gestoras das vias, de dispositivos para apresentação de pictogramas.
g) Coordenação com as entidades intervenientes neste âmbito, designadamente com os respectivos sectores responsáveis pela operação e controle dos sistemas telemáticos.

III.5.3 - Benefícios

Com a possibilidade de gestão em tempo real de limites de velocidades, o que ainda não se verifica em Portugal, retirar-se-ão os inerentes benefícios em termos das velocidades praticadas, mais seguras e uniformes, em estradas com elevados volumes de tráfego, com especial relevância no caso de situações anómalas (incidentes, condições atmosféricas desfavoráveis, etc.) que, sem esta gestão, são mais propiciadoras de acidentes graves e muitas vezes em cadeia.

III.6. – Normas técnicas para concepção e traçado de vias em áreas urbanas, em função do nível hierárquico

III.6.1. – Objectivos

Preparação de um conjunto de documentos normativos, e de manuais de procedimentos técnicos sobre a concepção dos elementos do sistema rodoviário em meio urbano.

Como principais temas de abordagem técnica referem-se os seguintes:

- Traçado.
- Intersecções.
- Sinalização – vertical, horizontal, de orientação e luminosa.
- Outros equipamentos de segurança.
- Circulação de peões, velocípedes e transportes públicos.
- Medida de acalmia de tráfego.

III.6.2. – Planificação da acção a desenvolver

a) Recolha e análise comparativa dos quadros normativos já existentes noutros países da UE.
b) Definição dos níveis hierárquicos das vias em zonas urbanas consolidadas.
c) Elaboração das normas técnicas, tendo em conta a necessidade de as compatibilizar com as aplicadas nas estradas fora das áreas urbanas.
d) Formação dos técnicos.
e) Medida legislativa que torne obrigatória a utilização das normas.

III.6.3. – Benefícios esperados

- Homogeneização das características físicas e funcionais das redes viárias urbanas.
- Garantia da aplicação das regras de boa prática, com reduções do risco de colisão.
- Melhoria das condições de circulação dos utentes vulneráveis.

III.7. – Programa de intervenções em travessias urbanas, com prioridade para as zonas de maior risco

III.7.1 – Descrição

Para reduzir o risco de acidente nas travessias de localidades, locais onde se constatam os maiores excessos de velocidades médias praticadas, e os mais altos índices de acidentes, por serem locais de intersecção do tráfego local motorizado e pedonal com o tráfego de passagem, é indispensável o lançamento de um programa nacional de intervenção.

III.7.2. – Planificação da acção a desenvolver

a) Definição de critérios técnicos para a avaliação das medidas a adoptar nos atravessamentos urbanos (em zona urbana contínua e em zona urbana dispersa).
b) Elaboração de manual com tipificação de casos (incluindo fichas de avaliação tipo) e com descrição das medidas a adoptar (nomeadamente as medidas de acalmia de tráfego aconselhável) e formação de técnicos na sua utilização.
c) Levantamento das situações de atravessamento com avaliação de:
    - adequação do limite de velocidade local;
    - necessidade de medidas de acalmia de tráfego;
    - necessidade de construção de variantes.
d) Execução do programa de intervenções de acordo com as prioridades definidas pelos níveis de sinistralidade existente.

III.7.3. – Benefícios esperados

- Uniformização dos critérios aplicados na definição de limites de velocidade e no tratamento físico da infra-estrutura em zonas de travessia de localidades.
- Redução das velocidades praticadas e do número de infracções aos limites de velocidade em atravessamentos urbanos por estradas.
- Redução dos acidentes e da sua gravidade entre o tráfego local e o tráfego de passagem, com especial incidência na redução dos acidentes com utentes vulneráveis.

III.8. – Programa de definição e identificação de zonas de acumulação de acidentes em áreas urbanas consolidadas

III.8.1. – Descrição

Definição do método para identificação de zonas de acumulação de acidentes em áreas urbanas, de aplicação geral em qualquer área urbana consolidada, que permita racionalizar a aplicação das medidas correctivas adequadas.

III.8.2. – Planificação da acção a desenvolver

a) Desenvolvimento de um sistema de registo de informação pormenorizada sobre os acidentes em área urbana, incluindo a geo-referenciação do local de ocorrência, numa base de dados relacional ou por objectos.
b) Desenvolvimento de modelos de sinsitralidade e operacionalização do método de identificação de zonas para melhoria da sinistralidade mediante intervenção sobre a envolvente rodoviária.
c) Integração dos conjuntos de procedimentos para a escolha das intervenções mais adequadas, face aos resultados obtidos após o diagnóstico, e para estimativa de previsão dos benefícios.
d) Sistematização dos procedimentos necessários ao acompanhamento da evolução da sinistralidade nos locais intervencionados e à avaliação dos resultados obtidos face às previsões efectuadas.
e) Formação de técnicos autárquicos na utilização das ferramentas desenvolvidas
f) Execução do programa de intervenções.

III.8.3. – Benefícios esperados

A racionalização dos métodos de diagnóstico da sinistralidade em áreas urbanas e de identificação das respectivas zonas de acumulação de acidentes permitirá a obtenção de elevadas eficácias em investimentos de correcção que, de acordo com a experiência estrangeira, poderão permitir, nestas áreas, reduções no número de acidentes na ordem dos 20%.

Dada a elevada sinistralidae urbana existente em Portugal, é legítimo admitir uma redução da sinistralidade superior a 20%.

III.9. – Programa de gestão de caminhos pedonais

III.9.1. – Descrição

Estabelecer as bases para a introdução de modelos de gestão da circulação diferenciados para as áreas urbanas que contemplem, para além dos condicionalismos gerais inerentes à circulação urbana, as necessidades específicas das áreas residenciais e de outras particularmente vulneráveis onde a circulação de veículos possa ser condicionada e as velocidades praticadas limitadas a 30 km/h. A aplicação destes modelos pressupõe a definição dos requisitos técnicos adequados à adaptação do meio, a introdução em quadro legal de sinalização apropriada para a identificação dos limites geográficos das intervenções e a definição do quadro de competências para avaliação de boas práticas propostas para adaptação do meio.

III.9.2. – Planificação da acção a desenvolver

a) Actualização das disposições técnicas do manual existente, elaborado na PRP, e a sua adaptação para utilização como norma técnica.
b) Aprovação de sinalização específica.
c) Realização de acções de formação na utilização das normas.
d) Medidas legislativas que tornem obrigatória a utilização da norma.
e) Lançamento de um programa de aplicação.

III.9.3. – Benefícios esperados

Regulamentação da concepção das redes rodoviárias em áreas residenciais, incluindo a definição dos parâmetros de dimensionamento do espaço destinado a veículos motorizados e dos critérios de qualidade dos corredores pedonais, a respeitar necessariamente nas zonas sinalizadas como residenciais.
Nas áreas intervencionadas de acordo com o especificado em manuais deste tipo são expectáveis reduções da ordem dos 50% no número de acidentes envolvendo peões.

III. 10. - Normas de traçado para vias interurbanas

III. 10.1. – Descrição

Revisão do conjunto de documentos normativos, e manuais de procedimentos técnicos para concepção de elementos do sistema viário fora das áreas urbanas, a serem aplicados a toda a rede rodoviária Nacional e Municipal.

Como principais temas de abordagem técnica referem-se os seguintes:

a) Critérios de homogeneidade de traçado;
b) Concepção de nós e intersecções;
c) Boas práticas em matéria de área adjacente à faixa de rodagem tolerante;
d) Boas práticas em matéria de selecção e instalação de equipamentos de segurança;
e) Localização e concepção de paragens de autocarros;
f) Integração paisagística, tendo em vista permitir boa percepção do ambiente rodoviário e o fomento de expectativas correctas;
g) Uniformização dos critérios de instalação de vias adicionais para veículos lentos e de vias de ultrapassagem em estradas de faixa de rodagem única.

III.10.2 – Planificação da acção a desenvolver

a) Recolha e análise comparativa dos quadros normativos já existentes noutros países da UE;
b) Revisão das normas, tendo em conta a necessidade de as compatibilizar com as aplicáveis às vias urbanas e tendo em especial atenção as zonas de trânsito;
c) Formação de técnicos.

III.10.3. – Benefícios esperados

- Modernização das normas de traçado para as vias interurbanas com compatibilização com as restantes vias, nomeadamente em zonas de transição entre redes geridas por entidades diferentes, com consequente redução do risco de acidente;
- Melhoria das condições de segurança passiva proporcionada pelas vias interurbanas, com redução da gravidade das consequências dos acidentes.

III.11 . - Redução de acidentes por correcção de zonas de maior risco

III.11.1. Descrição

Com esta acção pretende-se reduzir a sinistralidade nas zonas de acumulação de acidentes através da identificação dos factores de acréscimo de risco nesses locais e da definição e aplicação de tratamentos adequados. De um modo teórico, é possível definir *zona de acumulação de acidentes (ZAA)* como uma zona geográfica onde, por influência de características da infra-estrutura rodoviária específicas à área, a frequência esperada de acidentes é superior ao expectável face à distribuição de acidentes nas áreas circundantes, nomeadamente em zonas aparentemente semelhantes.
O desenvolvimento de programas de melhoramento da segurança rodoviária através de acções correctivas das deficiências da infra-estrutura deve ser fundamentado numa análise da variação espacial do risco de acidentes, a qual pressupõe a ponderação das frequências observadas por factores de exposição, de que se destaca o volume de tráfego.

III.11.2. – Planificação da acção a desenvolver

a) Estimativa de *taxas esperadas de sinistralidade*, (por tipo de estrada), definição e identificação ZAA.
b) Diagnóstico da situação num conjunto seleccionado de ZAA e definição das medidas correctivas adequadas.
c) Execução das medidas nas zonas experimentares escolhidas.
d) Desenvolvimento de um método para tratamento de ZAA (diagnóstico pormenorizado de problemas de segurança, escolha de medidas correctivas e definição de parâmetros de avaliação), com elaboração de manual incluindo, também, sistematização de medidas correctivas de baixo custo.
e) Formação na utilização do manual.
f) Supervisão da evolução da sinistralidade nas ZAA intervencionadas e avaliação de resultados.
g) Execução de um programa nacional, de âmbito plurianual.

III.11.3. - Benefícios esperados

De acordo com a experiência estrangeira, as acções de tratamento sistemático de zonas de acumulação, quando incluídas em programas integrados de segurança rodoviária, têm uma *relação custo/benefício* muito favorável.
Reduções no número de acidentes nas zonas intervencionadas da ordem dos 45%, correspondendo a cerca de 90 vítimas por milhão de euros investido na correcção.

III.12. - Áreas de repouso e de apoio à fiscalização

III.12.1. – Descrição

Criação/ampliação de uma rede de áreas de repouso ao longo da rede viária, que possibilitem igualmente o desenvolvimento em segurança de acções de fiscalização, sejam com objectivo do emprego de meios de controlo electrónico sejam com o objectivo de proceder à intersecção, identificação e notificação dos infractores.

III.12.2. – Planificação das medidas

As tarefas principais são identificadas como as seguintes:

a. Definição dos critérios para instalação das áreas ;
b. Definição das características a que devem obedecer a geometria das infra estruturas, dos acessos e da sinalização vertical, horizontal e/ou outra;
c. Escolha de locais por prioridades;
d. Lançamento do programa de implantação das áreas.

III.12.3. - Benefícios esperados

Redução do risco de acidente devido à fadiga e sonolência e aumento da eficácia da fiscalização nas estradas interurbanas, através da disponibilização de um conjunto de locais, estrategicamente colocados, ao longo da rede viária, destinados a promoverem:

- Pausas necessárias ao tempo de condução
- Locais necessários à identificação dos condutores infractores e ao levantamento dos autos de contra-ordenação, em segurança
- Locais necessários à instalação de alguns equipamentos de fiscalização, nomeadamente balanças e aparelhos de leitura quantitativa de TAS

III.13. – Mitigação do risco dos utentes desprotegidos em zonas críticas fora das áreas urbanas

III.13.1. – Descrição

Alguns dos utentes desprotegidos (peões e utentes de veículos de duas rodas a motor) constituem, em termos relativos aos dos restantes países da UE, o grupo de utentes com mais grave taxa de sinistralidade e, sobretudo, de mortalidade em Portugal.

Neste contexto, especial atenção tem de ser dada a este tipo de utentes no sentido de se conseguir uma mais importante redução da sinistralidade que os envolve.

III.13.2. – Planificação da acção a desenvolver

- Identificar as zonas interurbanas críticas, com vista à segregação do tráfego pedonal.
- Estabelecer normas técnicas para a localização e instalação de paragens de transportes colectivos, em estradas interurbanas, formação dos técnicos responsáveis e proceder a um plano de instalação e correcção das paragens existentes.
- Definir critérios de iluminação de trechos de estradas interurbanas para promover a visibilidade dos peões nos trechos que forem identificados como críticos.
- Definir critérios para colocação de barreiras de protecção adequadas a absorver o impacto dos utentes de motociclos e ciclomotores acidentados com vista a evitar o seu embate nos prumos das barreiras de protecção destinadas aos automóveis, e proceder à sua implantação.

III.13.3. – Benefícios esperados

- Redução da sinistralidade dos peões, fora das localidades, com particular incidência nos acidentes nocturnos.
- Redução da gravidade dos acidentes com motociclos e ciclomotores
- Consciencializar a todos os condutores para esta situação e envolver os mesmos de forma inequívoca no combate à sinistralidade.

III.14. - Aplicação, em área, de intervenções correctivas da infra-estrutura para prevenir a ocorrência de acidentes

III.14.1. – Descrição

Com esta acção pretende-se reduzir a sinistralidade mediante a aplicação, de forma uniforme e sistemática, numa determinada área geográfica de dimensões relativamente grandes, de intervenções correctivas da infra-estrutura seleccionadas por serem particularmente eficazes para alguns problemas detectados nessa área. Estas intervenções são aplicadas em todos os locais da área geográfica para os quais a experiência indicia relações custo/eficácia particularmente favoráveis.

Seleccionaram-se como particularmente prometedoras seis tipos de intervenções:

Intervenção 1	Classificação da homogeneidade das curvas horizontais e sua sinalização de modo uniforme
Intervenção 2	Controlo dos acessos à estrada a partir das propriedades com ela confinantes
Intervenção 3	Revisão e uniformização dos critérios de sinalização da permissão de ultrapassagem em estradas de faixa de rodagem única
Intervenção 4	Inspecção e uniformização da sinalização em plena via
Intervenção 5	Revisão e uniformização da regulação do tráfego, geometria e sinalização de intersecções
Intervenção 6	Construção de bermas pavimentadas ou passeios em trechos de elevada probabilidade de circulação de peões

Para efeito de definição do presente programa, adoptou-se o distrito como exemplo de unidade da referida área geográfica.

III.14. 2- Planificação da acção a desenvolver

Intervenção 1 - Classificação da homogeneidade das curvas horizontais e sua sinalização de modo uniforme

1.1 - Formação na aplicação do manual existente e do programa de computador já desenvolvido pelo LNEC.
1.2 - Levantamento de características da estrada por distrito[1] (*).
1.3 - Classificação das curvas e selecção do conjunto de sinalização adequado.
1.4 - Execução da sinalização.

Intervenção 2 - Controlo dos acessos à estrada a partir das propriedades com ela confinantes

[1] (*) - Tarefa em que, mediante programação adequada dos trabalhos e da referenciação das ocorrências, é assegurada a colheita de informação necessária às intervenções 1 a 4.

2.1 - Elaboração de regulamento prático sobre novas acessibilidades e formação na sua aplicação.
2.2 - Levantamento de características da estrada por distrito (*).
2.3 - Análise dos acessos e identificação dos críticos.
2.4 - Execução das intervenções.

Intervenção 3 - Revisão e uniformização dos critérios de sinalização da permissão de ultrapassagem em estradas de faixa de rodagem única

3.1 - Elaboração de manual com requisitos técnicos.
3.2 - Formação.
3.2 - Levantamento de características da estrada por distrito (*).
3.4 - Análise das situações e definição dos novos esquemas de sinalização.
3.5 - Execução da marcação e instalação dos sinais verticais.

Intervenção 4 - Inspecção e uniformização da sinalização em plena via

4.1 - Elaboração de manual de sinalização.
4.2 - Formação.
4.2 - Levantamento de características da estrada e sua sinalização, por distrito (*).
4.4 - Análise das situações e definição dos novos esquemas de sinalização.
4.5 - Execução da marcação e instalação dos sinais verticais.

Intervenção 5 - Revisão e uniformização da regulação do tráfego, geometria e sinalização de intersecções

5.1 - Elaboração de manual com requisitos técnicos.
5.2 - Formação.
5.3 - Levantamento de características das intersecções por distrito.
5.4 - Análise das situações e definição da nova geometria e dos novos sistemas de regulação e de sinalização.
5.5 - Execução das obras.

Intervenção 6 - Construção de bermas pavimentadas ou passeios em trechos de elevada probabilidade de circulação nocturna e diurna de peões

6.1- Identificação de zonas de acumulação de acidentes com peões
6.2- Levantamento de características da estrada e caminhos pedonais nas ZAA identificadas na tarefa anterior, por distrito.
6.3- Análise das situações e definição das intervenções
6.4- Execução das intervenções

III.14.3. - Benefícios esperados

Introdução de melhoramentos na infra-estrutura, designadamente através da materialização de boas práticas de projecto, construção e operação de estradas, de uma forma que, embora seja gradual (permitindo diferir no tempo os investimentos), não

viola as expectativas dos condutores (uma vez que as intervenções são aplicadas de forma sistemática e uniforme numa área geográfica homogénea).
Esta acção contribui para criar expectativas correctas nos condutores locais ou habituais na área intervencionada e para modelar as expectativas dos condutores não locais.
De acordo com a experiência estrangeira, a acções de aplicação sistemática de intervenções seleccionadas, quando incluídas em programas integrados de segurança rodoviária, têm uma *relação custo/benefício* muito favorável, sendo corrente a obtenção de reduções de 15% no número total de acidentes corporais e de taxas de retorno do investimento ao fim do primeiro ano da ordem de 40%.

IV – ACÇÕES DE FISCALIZAÇÃO

Integrar a fiscalização numa estratégia global privilegiando a articulação com as acções de divulgação, sensibilização, e bem assim com as eventuais alterações na legislação e com as intervenções na infra estrutura.

IV.1 - Controlo de velocidades

IV.1.1 - Sistema automático de detecção, controlo e processamento de excessos de velocidade

1- Objectivos

a) Aumento da percepção do condutor quanto à probabilidade de ser controlado, em caso de infracção.

b) Recurso a novas tecnologias de detecção de infracções com processamento automático integrado, com as bases de dados de propriedade de veículos automóveis e motociclos (CRA) e de gestão de autos (DGV).

2- Planificação da acção a desenvolver

- Estabelecimento da metodologia adequada à utilização do sistema, definição dos locais de instalação do equipamento fixo e quantificação dos meios ;
- Preparação, publicação e execução do procedimento administrativo necessário à aquisição de câmaras digitais, de vídeo ou fotográficas, devidamente aprovadas pelo IPQ e DGV, associadas a cinemómetros- radar e serviços;
- Análise, concepção e desenvolvimento da aplicação informática de gestão do sistema Sistema Central de Processamento integrado e compatível quer com a CRA, para transferência automática dos elementos de identificação dos proprietários dos veículos, quer com a DGV, para alimentação automática do SIGA (Sistema Integrado de Gestão de Autos);
- Recrutamento e formação dos operadores de radar e do sistema de processamento;
- Incremento das operações de controlo.

3- Indicadores de acompanhamento

- Velocidade praticada por tipo de via e de veículo

- Velocidade média

- Variância

- Percentagem de excessos

4- Benefícios esperados

- Triplicar o número de veículos controlados de forma a atingir, progressivamente, probabilidade objectiva de fiscalização comparável à de países com menor insegurança rodoviária;

- Reduções das velocidades médias, das diferenças entre os percentis 85 e os limites máximos legais e da percentagem de condutores infractores; consequentemente, redução dos acidentes com vítimas;

IV.1.2 - Reforço de meios para maior eficácia das acções convencionais de controle de velocidades

1- Objectivo

a) Reforço do controlo de velocidade em todos os locais das redes de estradas que o justificam pela sua perigosidade em termos de risco de acidentes, nomeadamente no atravessamento de localidades e junto a travessias de peões.

b) Reforço do controlo de velocidade de determinadas categorias de veículos, nomeadamente de motociclos

2- Planificação da acção a desenvolver

- Preparação e execução do procedimento administrativo necessário à aquisição de viaturas descaracterizadas, equipadas com cinemómetro de espaço e tempo e *scanner* para digitalização;
- Estudo e selecção dos lanços de estrada em que devem ser colocados equipamentos de pré-instalação de radar;
- Aquisição dos veículos e respectivo equipamento de controlo de velocidade;
- Aquisição do *scanner*;
- Preparação e execução do procedimento administrativo necessário à concepção e aquisição dos equipamentos de pré-instalação de radar e radares;
- Instalação dos equipamentos de pré-instalação de radar nos locais seleccionados;
- Aquisição de radares;
- Inicio da utilização dos equipamentos de pré-instalação de radar.

3 - Benefícios esperados

– Reduções das velocidades médias, das diferenças entre os percentís 85 e os limites máximos legais e da percentagem de condutores infractores; consequentemente, redução da sinistralidade rodoviária.

IV.2 - Maior protecção de peões

IV.2.1 - Intensificação da fiscalização do comportamento dos condutores nos locais destinados à travessia da faixa de rodagem pelos peões

1- Objectivos

a) Reforço da fiscalização do comportamento dos condutores nos locais de passagem de peões, quer em áreas urbanas consolidadas, quer em travessias ou zonas de transição;

b) Incremento da fiscalização sempre que em travessias ou zonas de transição se verifiquem intervenções na infra-estrutura- medidas de acalmia de tráfego.

2- Planificação da acção a desenvolver

- Estudo e selecção de locais prioritários para fiscalização de comportamentos de condutores, dentro das localidades, face aos dados da sinistralidade e/ ou de observações ou da existência de população de risco, em particular crianças e idosos;
- Desenvolvimento de acções de fiscalização intensiva nesses locais, com calendários articulados com acções de sensibilização a desenvolver ou de intervenções nas infra-estruturas;
- Avaliação da eficácia, quer com recurso a indicadores, quer a resultados de fiscalização;
- Definição de nova estratégia de fiscalização, face ao resultado da avaliação.

3- Indicadores

a) Observações

Medição dos níveis de cedência/não cedência de passagem nas passadeiras para peões, no 1 semestre de 2003 e repetidas todos os semestres;

b) Acompanhamento das estatísticas de sinistralidade

4- Benefícios esperados

Redução da sinistralidade de peões em meio urbano e, em particular, na travessia de localidades.

IV.2.2 Sistema automático de detecção e controlo de violações à sinalização semafórica

1- Objectivos

a) Aumento da percepção do condutor quanto à probabilidade de ser controlado, em caso de infracção.
b) Recurso a novas tecnologias de detecção de infracções à sinalização semafórica, através de câmara vídeo, com radar acoplado

2- Planificação da acção a desenvolver

- Estabelecimento da metodologia adequada à utilização do sistema, definição dos locais de instalação do equipamento fixo e quantificação dos meios;
- Preparação e execução do procedimento administrativo necessário à aquisição de câmaras vídeo digitais com radar acoplado, devidamente aprovadas pelo IPQ e DGV.
- Instalação dos equipamentos e incremento das operações de controlo.

3- Benefícios esperados

Melhor cumprimento da sinalização semafórica, que se pode traduzir numa redução de conflitos ou acidentes nomeadamente envolvendo peões.

IV.3 - Veículos de 2 rodas a motor

IV.3.1 - Fiscalização selectiva da utilização de capacetes de protecção nas zonas detectadas como críticas

1- Objectivos

a) Atingir níveis de utilização de 95% dos capacetes de protecção nos utentes de motociclos e ciclomotores a nível nacional, através de acções de fiscalização selectivas.
b) Reforço dessas acções de fiscalização nas zonas do país em que a utilização do capacete de protecção se verifica em níveis inferiores ao proposto.

2- Planificação da acção a desenvolver

- Aprofundar o conhecimento do fenómeno.
- Intensificação da fiscalização selectiva, com a duração 1 mês, a articular localmente com acções de sensibilização e após estas (calendário a definir).
- Avaliação da eficácia da acção, através de indicadores (observações), 1 mês após a fiscalização selectiva.
- Previsão de nova estratégia de fiscalização, de acordo com os resultados obtidos.

3- Indicadores

a) Observações

– Medição dos níveis de utilização de capacetes de protecção no 1º semestre de 2003, em todos os distritos e, em geral, todos os semestres
– Medições a realizar a nível local, 1 mês após as acções de fiscalização
– Estatísticas de sinistralidade de motociclos e ciclomotores / utilização de capacete/ distrito

4- Benefícios esperados

Redução das consequências dos acidentes em que intervieram utentes de motociclos e ciclomotores.

IV.3.2 - Fiscalização selectiva à utilização de luzes de cruzamento nos motociclos e ciclomotores

1- Objectivos

a) Atingir níveis de 95% na utilização de luzes de cruzamento nos motociclos e ciclomotores a nível nacional, através de acções de fiscalização selectivas.
b) Reforço dessas acções de fiscalização nas zonas do país em que a utilização de luzes se verifica em níveis inferiores ao proposto.

2- Planificação da acção a desenvolver

- Aprofundar o conhecimento do fenómeno.
- Intensificação da fiscalização selectiva, com a duração 1 mês, a articular localmente com acções de sensibilização e após estas (calendário a definir, preferencialmente a partir de Outubro).
- Avaliação da eficácia da acção, através de indicadores (observações), 1 mês após a fiscalização selectiva.
- Previsão de nova estratégia de fiscalização, de acordo com os resultados obtidos.

3- Indicadores

a) Observações

– Medição dos níveis de utilização de luzes de cruzamento no 1º semestre de 2003, em todos os distritos e, em geral, todos os semestres
– Medições a realizar a nível local, 1 mês após as acções de fiscalização
– Estatísticas de sinistralidade de motociclos e ciclomotores / utilização de luzes/ distrito

4- Benefícios esperados

Redução da sinistralidade associada à falta de identificação destes veículos, por parte dos outros condutores.

IV.3.3. - Fiscalização da condução sem habilitação adequada

1- Objectivos

- Redução da taxa de não habilitação dos condutores de motociclos e ciclomotores para 5% a nível nacional, através de acções de fiscalização selectivas
- Reforço dessas acções de fiscalização nas zonas do país em que essa taxa se verifica em níveis superiores ao proposto.

2- Planificação da acção a desenvolver

- Aprofundar o conhecimento do fenómeno.
- Intensificação da fiscalização selectiva, com a duração 1 mês, a articular localmente com acções de sensibilização, visando prioritariamente os condutores jovens (idade inferior a 30 anos) e logo após estas (calendário a definir)
- Avaliação da eficácia da acção, através dos resultados obtidos em acções de fiscalização.
- Previsão de nova estratégia de fiscalização, de acordo com os resultados obtidos, em princípio semestralmente.

3- Indicadores

- Determinação taxa de não habilitação a nível distrital e seu acompanhamento
- Estatísticas de sinistralidade de motociclos e ciclomotores/condutores não habilitados/distrito.

4- Benefícios esperados

- Redução da sinistralidade associada à falta de habilitação dos condutores.

IV.3.4 - Fiscalização da venda e utilização de capacetes de modelo não homologado

1 – Objectivos

b) Assegurar, a nível nacional, que os capacetes de protecção utilizados pelos utentes de motociclos e ciclomotores correspondam a modelos aprovados oficialmente.
c) Reforço das acções de fiscalização, quer a nível do comércio de venda destes acessórios de segurança, quer a nível da sua utilização por parte dos utentes.

2 – Planificação da acção a desenvolver

- Intensificação da fiscalização de venda de capacetes de protecção não homologados.
- Intensificação da fiscalização selectiva da utilização de capacetes de protecção com modelos não aprovados oficialmente.
- Avaliação da eficácia das acções, através dos resultados da fiscalização quer quanto à venda, quer quanto à utilização.

3 – Indicadores

a) Medição do nível de apreensões e destruição de capacetes de protecção à venda no mercado, 1 mês após a intensificação da fiscalização junto dos estabelecimentos comerciais, no 1º semestre de 2003 e em geral todos os semestres.

b) Medição dos níveis de utilização, face a resultados da fiscalização, de capacetes de protecção não homologados por parte dos utentes dos veículos de 2 rodas, no 1º semestre de 2003 e em geral todos os semestres.

4 – Benefícios esperados

Redução das consequências dos acidentes em que intervieram utentes de motociclos e ciclomotores, através da melhoria da qualidade dos capacetes de protecção utilizados.

IV.4. - Combate à condução sob influência do álcool e de substâncias estupefacientes ou psicotrópicas

1 – Objectivo

a) Redução do número de condutores sob influência do álcool e de substâncias estupefacientes ou psicotrópicas, particularmente dos grupos de risco (jovens)
b) Atingir até 2005, níveis anuais de controlo aleatório do álcool na ordem de 1 em cada 3 condutores
c) Melhorar o desempenho dos serviços de saúde na fiscalização em mortos e feridos rastreados nas unidades hospitalares;

2 – Planificação da acção a desenvolver

- Aquisição de alcoolímetros quantitativos, qualitativos e respectivas boquilhas;
- Aquisição de bolsas descartáveis, tubos e contentores para a colheita e acondicionamento das amostras, visando a simplificação dos procedimentos analíticos realizados pelo Instituto Nacional de Medicina Legal;
- Avaliação da eficácia da campanha de sensibilização.

3– Indicadores

a) Quantificação do n.º de testes de alcoolemia realizados pelas entidades fiscalizadoras por tipo de veículo
b) Quantificação do equipamento.

4 – Benefícios esperados

- Diminuição do número de condutores influenciados pelo álcool
- Diminuição do número de acidentes que envolvam condutores influenciados pelo álcool
- Diminuição, em geral, do número de acidentes com mortos e feridos graves.

IV.5. – Vide IV.7.1

IV.6. - Cintos de segurança e sistemas de retenção

IV..1 - Fiscalização selectiva do uso de cintos de segurança com especial incidência no banco da frente dos veículos ligeiros

1- Objectivos

a) Atingir níveis de utilização dos cintos de segurança na ordem dos 90% nos bancos da frente e de, pelo menos, 60% nos bancos da retaguarda dos veículos ligeiros a nível nacional, através de acções de fiscalização selectivas.
b) Reforço dessas acções de fiscalização nas zonas do país em que a utilização dos cintos, em particular no banco da retaguarda verifique níveis inferiores ao proposto.

2- Planificação da acção a desenvolver

- Aprofundar o conhecimento do fenómeno.
- Intensificação das medidas de fiscalização, durante um mês, mediante a realização de fiscalizações selectivas, a articular com acções de sensibilização/campanhas e após estas (calendário a definir).
- Avaliação da eficácia da acção, através de indicadores (observações), 1 mês após a fiscalização selectiva.
- Previsão de nova estratégia de fiscalização, de acordo com os resultados obtidos.

3- Indicadores

– Medição dos níveis de utilização de cintos de segurança, antes e depois das fases de campanha e fiscalização;
– Realização de contagens de acompanhamento da situação, anuais;
– Estatísticas de sinistralidade / utilização de cintos de segurança

4- Benefícios esperados

– Redução da gravidade das lesões dos utentes de veículos ligeiros em consequência de acidentes.

IV.6.2. - Fiscalização selectiva do uso de sistemas de retenção para crianças adequados

1- Objectivos

a) Atingir níveis de utilização correcta dos sistemas de retenção para crianças (SRC) adequados à respectiva idade e peso superiores a 90% nos bancos da frente e da retaguarda dos veículos ligeiros a nível nacional, através de acções de fiscalização selectivas;
b) Reforço dessas acções de fiscalização nas zonas do país em que a utilização dos cintos, em particular no banco da retaguarda verifique níveis inferiores ao proposto.

2- Planificação da acção a desenvolver

- Intensificação da fiscalização selectiva da utilização de SRC por parte da PSP e da GNR, incluindo a deslocação propositada dos agentes para a vizinhança de creches, jardins de infância, escolas e outros locais de afluência de crianças auto-transportadas.

3- Indicadores

a) Medição dos níveis de utilização de SRC, a primeira no 1º semestre de 2003, antes do início da acção de fiscalização e no final desta;
b) Realização de contagens de acompanhamento da situação, semestrais;
c) Estatísticas de sinistralidade / utilização de SRC

4- Benefícios esperados

– Redução da gravidade das lesões das crianças transportadas em veículos ligeiros, em consequência dos acidentes.

IV.7. – Veículos pesados

IV.7.1. – Implementação da fiscalização regular do funcionamento dos tacógrafos

1- Objectivos

a) Redução do número de acidentes envolvendo veículos pesados em 25% até 2005
b) Redução dos excessos de velocidade
c) Redução dos excessos de condução contínua
d) Redução da prática de viciação dos tacógrafos

2 – Planificação da acção a desenvolver

– aquisição de equipamentos e início experimental da sua utilização
– funcionamento em pleno do sistema

3 – Indicadores

- Níveis de utilização correcta dos tacógrafos – tempo de condução e velocidades praticadas;
- Estatísticas de sinistralidade rodoviária

4 – Benefícios esperados

Redução do número de acidentes envolvendo veículos pesados.

IV.7.2. – Intensificar a fiscalização dos excessos de carga em veículos pesados de mercadorias

1 – Objectivos

Redução do número de veículos a circular em excesso de carga.

2 – Planificação da acção a desenvolver

– aquisição de novos equipamentos de pesagem (balanças móveis).
– incremento da fiscalização.

3 – Indicadores

- Níveis veículos pesados controlados em excesso de carga;

4 – Benefícios esperados

- Menor degradação do pavimento das estradas.
- Aumento da eficácia dos sistemas de segurança dos veículos, nomeadamente o sistema de travagem e, consequentemente redução de sinistralidade.

IV.7.3. - Implementação da pesagem dinâmica de veículos a baixas velocidades

1- Objectivos

- Redução do número de veículos a circular em excesso de carga

2- Planificação da acção a desenvolver

- estudo das soluções estrangeiras e adopção de medidas para execução no país;
- aprovação e certificação dos instrumentos de pesagem;
- aquisição dos instrumentos de pesagem, estudo e selecção dos locais das redes de estradas em que devem ser instalados e sua instalação;
- experimentação do sistema adoptado e introdução de ajustamentos considerados necessários ao seu bom funcionamento;
- funcionamento pleno do sistema.

3- Indicadores

Níveis de veículos pesados controlados em excesso de carga.

4- Benefícios esperados

- Menor degradação do pavimento das estradas.
- Aumento da eficácia dos sistemas de segurança dos veículos, nomeadamente o sistema de travagem e, consequentemente redução de sinistralidade.

IV.7.4. - Fiscalização selectiva da manutenção da distância entre veículos pesados

1- Objectivos

Redução do número de acidentes envolvendo veículos pesados

2- Planificação da acção a desenvolver

- estudo e selecção de vias prioritárias para a fiscalização selectiva da manutenção da distância de entre veículos pesados;
- Desenvolvimento de acções de fiscalização intensiva nessas vias;
- Avaliação da eficácia de fiscalização, com recurso a indicadores;
- Definição de nova estratégia de fiscalização

3- Indicadores

Observações: Frequência da circulação de pesados perto do veículo da frente.

4- Benefícios esperados

Melhores condições de circulação e redução da sinistralidade nessas vias.